PRESIDENTE. Onorevole Favale, gli onorevoli colleghi che hanno detto *no*, hanno prevenuta una mia preghiera. Io volevo pregarla di desistere dalla sua proposta e tôrre il presidente da una condizione abbastanza difficile, quale è quella di nominare dei suoi colleghi a rappresentare la Camera.

FAVALE. Ritiro la mia proposta.

PRESIDENTE. La ringrazio.

(*Segue la estrazione dei nomi dei commissari.*)

Gli onorevoli Acquaviva, Ranco, Tittoni, Camici, Di Teano e Fabbricotti rappresenteranno la Camera, insieme con una delegazione della Presidenza, alla inaugurazione del monumento ad Arnaldo in Brescia.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE SUL RIPARTO DELLE SOMME DA ASSEGNARSI ALLE LINEE DI 2ª E 3ª CATEGORIA DELLE FERROVIE COMPLEMENTARI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge sul riparto delle somme da assegnarsi alle linee di 2ª e 3ª categoria delle ferrovie complementari.

Come la Camera ricorda, ieri fu iniziata la discussione dell'articolo 7° sul quale parlò l'onorevole Di Lenna.

Ora l'onorevole di Lenna ha facoltà di proseguire il suo discorso.

DI LENNA. Debbo ringraziare l'onorevole presidente di avermi concesso facoltà di completare quest'oggi le osservazioni, che io intendevo di fare intorno all'articolo 7.

Ieri parlai delle grandi difficoltà che s'incontrano in caso di mobilitazione rispetto al materiale ferroviario da trasporto; accennai in proposito ad alcune osservazioni che il generale Moltke ebbe occasione di fare alla Camera dei signori nella tornata del 17 dicembre 1879: diceva egli « che anche quando non impieghiamo tutte le ferrovie, ci occorrono però sempre i materiali rotabili di tutte le ferrovie stesse.»

Ora se questa osservazione è vera per la Germania, è tanto più vera per noi che in fatto di materiale da trasporto siamo in condizioni molto inferiori a quelle nelle quali è la Prussia, tanto che possiamo dire di avere al confronto appena appena il quarto del materiale da trasporto. Ond'è che io diceva che in caso di guerra noi ci troveremmo in condizioni ben serie e difficili per il trasporto delle truppe; imperocchè per fare questo trasporto negli stretti limiti di tempo che la necessità c'impone, saremmo obbligati a sospendere per lungo tempo qualsiasi trasporto su tutte le linee per il servizio pubblico.

Basta accennare a questo fatto per dimostrare quale danno si arrecherebbe al paese per questa sospensione completa di servizio. Ciò dovrebbe necessariamente impensierirci e perciò notava ieri all'onorevole ministro dei lavori pubblici, che con le ferrovie a scartamento ridotto che si verrebbero a fare, avremmo una quantità di materiale che non sarebbe per nulla utilizzabile in questi trasporti; onde anche aumentando la nostra rete con queste ferrovie, anche aumentando il materiale, ci troveremo per molto tempo nelle condizioni, nelle quali ci troviamo al giorno d'oggi; condizioni ben tristi e ben deplorevoli.

Si ripete sempre che le ferrovie al giorno d'oggi sono diventate uno dei mezzi più potenti di guerra. Questo concetto non trova presso noi un'immediata applicazione. Sono le ferrovie, o signori, che permettono di radunare in pochi giorni enormi masse di soldati, mentre, prima che le ferrovie esistessero, occorrevano delle settimane e dei mesi. Questo acceleramento portato dalle ferrovie è certamente un grande servizio che esse hanno reso alla civiltà, perchè con ciò si è diminuita anche la durata delle guerre, ed essendo meno lunghe, necessariamente riescono meno disastrose.

Per queste considerazioni tutte le potenze hanno ordinato le loro reti ferroviarie in maniera, di poter ricavare da queste ferrovie il massimo acceleramento possibile nella radunata degli eserciti. E notisi, o signori, che anche un giorno di ritardo può esser fatale: chi arriva in ritardo, trovasi sempre in condizione compromessa, perchè deve subire la legge dell'avversario; e noi vediamo che, secondo questo concetto le principali potenze europee studiano tutti i mezzi per potere abbreviare di un giorno e anche di poche ore il concentramento dei loro eserciti.

E noi in quali condizioni ci troviamo rispetto alle altre potenze? Non ripeterò quello che ho detto altra volta; potrei dire solamente che ci troviamo assai male.

La legge del 1879, è vero che accrescerà di altri 4300 chilometri la nostra rete ferroviaria, ma questi 4300 chilometri, tenendo conto di quelli che abbiamo, non bastano certo per metterci in condizioni di parità colle altre potenze, e ci metteranno poi molto meno in condizioni di parità, se questi 4300 chilometri, o non si faranno come per le linee di terza categoria, la cui costruzione è dubbia, o si faranno a scartamento ridotto, come accennava ieri l'onorevole ministro a proposito della linea Fabriano-Sant'Arcangelo. Io non voleva parlare di nessuna ferrovia in particolare; ma giacchè è stata citata questa ferrovia, dico, che a me pare che abbia